



NEWSLETTER

จดหมายข่าวกองยุทธศาสตร์
การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

แผนปฏิบัติการ ด้านการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ.2566-2570

การขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์ของไทย
ด้วยแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนา
ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย
พ.ศ. 2566-2570

บทบาทของภาคเอกชนไทย
ในการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการ
ด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์
ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570

ข่าวสารโลจิสติกส์
ข่าวสารบ้าน กลอ.
สถิติด้านโลจิสติกส์ไทย
LOGISTICS SNAPSHOT 2021

บทบรรณาธิการ

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570 จัดทำขึ้นภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 ซึ่งมีความต่อเนื่องจากแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2561-2565) มีเป้าหมายเพื่อให้ระบบโลจิสติกส์เป็นกลไกสำคัญในการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นประตูการค้าที่สำคัญในอนุภูมิภาคและภูมิภาค

ดังนั้น กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (กลจ.) ได้จัดทำจดหมายข่าว กลจ. ฉบับนี้ เพื่อนำเสนอมุมมองการขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์ของไทยด้วยแผนปฏิบัติการด้านพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570 ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2565 นอกจากนี้ ยังมีบทความพิเศษโดยสภาผู้ขนส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) เกี่ยวกับบทบาทของภาคเอกชนไทยในการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการฯ รวมถึงยังมีข่าวสารโลจิสติกส์ ข่าวสารบ้าน กลจ. สถิติด้านโลจิสติกส์ไทย และเกร็ดความรู้ด้านโลจิสติกส์ที่น่าสนใจ ทั้งนี้ คณะผู้เขียนหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจดหมายข่าว กลจ. จะเป็นประโยชน์ ต่อผู้อ่านและพร้อมรับฟังข้อคิดเห็นเพื่อใช้ ประกอบการปรับปรุงจดหมายข่าวให้ดียิ่งขึ้นต่อไป

จดหมายข่าว

กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

ปีที่ 6 ฉบับที่ 1

ประจำเดือนมกราคม – เมษายน 2566

จดหมายข่าวกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (กลจ.) เป็นเอกสารสื่อสารความรู้และพัฒนาการด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ รวมทั้งผลการดำเนินการของกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ทั้งนี้ เนื้อหาในจดหมายข่าวเป็นเพียงข้อคิดเห็นของผู้เขียนเท่านั้น ท่านที่ประสงค์จะส่งบทความ หรือเสนอข้อคิดเห็นโปรดติดต่อ:

กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคม แห่งชาติ

962 ถนนกรุงเกษม แขวงวัดโสมนัส เขตป้อมปราบ
ศัตรูพ่าย กรุงเทพฯ 10100 หรือ ส่งอีเมลมาที่
logistic@nesdc.go.th เว็บไซต์ <http://bit.ly/LSO-NESDC>

ที่ปรึกษา

ณุชา พิชยนันท์
ริดา พัทธธรรม
สุนทรลักษณ์ เพ็ชรกุล

บรรณาธิการ

สุรัฐ เนียมกลาง

คณะผู้จัดทำ

กองยุทธศาสตร์
การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

สารบัญ

4

การขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์ของไทย
ด้วยแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนา
ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย
พ.ศ. 2566-2570

8

บทบาทของภาคเอกชนไทยในการขับเคลื่อน
แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์
ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570

12

ข่าวสารโลจิสติกส์

13

ข่าวสารบ้าน กลจ.
สถิติด้านโลจิสติกส์ไทย

14

LOGISTICS SNAPSHOT 2021



ด้วยแผนปฏิบัติการ ด้านการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570

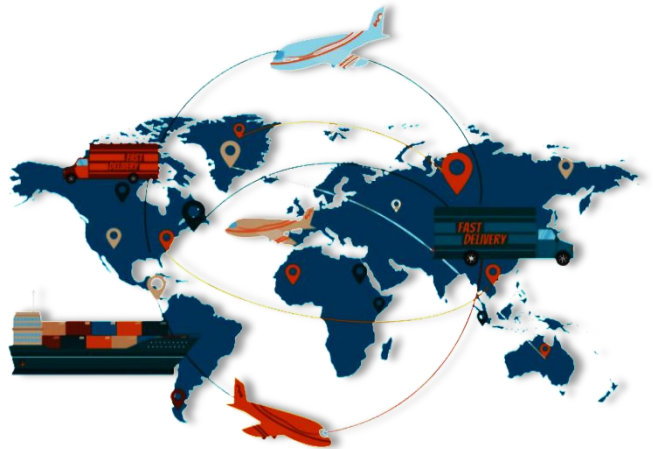
โดย กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.

การพัฒนากระบวนโลจิสติกส์ของประเทศไทย

การพัฒนากระบวนโลจิสติกส์ของประเทศไทยได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง โดยในช่วงปี พ.ศ. 2550-2559 ได้มี “แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ฉบับที่ 1 และ ฉบับที่ 2” ซึ่งกำหนดทิศทางการพัฒนาที่มุ่งเน้นการเสริมสร้างความเข้มแข็งให้แก่ผู้ประกอบการไทยและยกระดับประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า และผลการพัฒนาที่ผ่านมาเป็นไปในทิศทางที่ดีอย่างต่อเนื่องและเป็นรากฐานต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในระยะต่อมา



ภายหลังประเทศไทยมียุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561-2580 (ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี) ทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติยังคงมีความต่อเนื่องจากยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่ผ่านมา แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2561-2565) ได้กำหนดแนวทางการพัฒนาเพื่อการเชื่อมโยงในอนุภูมิภาค การยกระดับการบริหารจัดการโซ่อุปทาน และการเชื่อมโยงระบบ National Single Window (NSW) อย่างสมบูรณ์ รวมถึงการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล ซึ่งผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฉบับดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่า ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีการบริหารจัดการโซ่อุปทานในภาพรวมที่ดีขึ้น อาทิ ภาคการเกษตรที่มีการนำระบบโซ่ความเย็น (Cold Chain) มาใช้ รวมถึงพัฒนาศักยภาพสถาบันเกษตรกรและผู้ประกอบการให้สามารถเชื่อมโยงแหล่งวัตถุดิบ แหล่งผลิต ตลาด และช่องทางการซื้อขายผ่านระบบออนไลน์ ในขณะที่ภาคอุตสาหกรรมมีการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยในการดำเนินงาน



นอกจากนี้ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับกิจกรรมโลจิสติกส์มีความสำคัญอย่างต่อเนื่องทั้งการก่อสร้างรถไฟทางคู่เพื่อเป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งสินค้า การพัฒนาท่าอากาศยานและอาคารคลังสินค้าเพื่อรองรับการขนส่งโดยเฉพาะสินค้ามูลค่าสูง และการพัฒนาโครงข่ายทางถนนและศูนย์กระจายสินค้าเพื่อรองรับการกระจายสินค้าไปในภูมิภาคต่าง ๆ รวมถึงประเทศเพื่อนบ้าน สำหรับการพัฒนากระบวน NSW หน่วยงานทั้งหมด จำนวน 34 หน่วยงาน สามารถเชื่อมโยงกับระบบ NSW ได้แล้ว และมีการพัฒนาเพิ่มประสิทธิภาพของระบบ NSW ให้รองรับการเชื่อมโยงข้อมูลในระบบ NSW e-Form และการแลกเปลี่ยนข้อมูลผ่าน ASEAN Single Window (ASW) ในด้านการพัฒนาปัจจัยสนับสนุน มีการพัฒนามาตรฐานฝีมือแรงงานแห่งชาติและปรับปรุงหลักสูตรการศึกษาสาขาโลจิสติกส์ระดับอาชีวศึกษาและอุดมศึกษาให้ทันสมัยสอดคล้องกับความต้องการของผู้ประกอบการมากขึ้น

อย่างไรก็ดี ถึงแม้ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่องภายใต้แนวทางการพัฒนาตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่ผ่านมา แต่ก็ไม่อาจปฏิเสธได้ว่ายังคงมี “ประเด็นท้าทาย” ที่จำเป็นต้องได้รับการพัฒนาให้ดียิ่งขึ้นต่อไป อาทิ

ด้านการพัฒนาโซ่อุปทาน ที่ปัจจุบันยังไม่มีหน่วยงานเจ้าภาพหลักเพื่อกำกับดูแลตลอดโซ่อุปทานภาคการเกษตรที่สำคัญและทำหน้าที่บูรณาการการทำงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันอย่างมีเอกภาพ รวมถึงการกำหนดนโยบายและมาตรการสนับสนุนเกษตรกรและผู้ประกอบการในการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการบริการ การสนับสนุนด้านการเข้าถึงแหล่งเงินทุน และการกำหนดมาตรการหรือกลไกเพื่อสร้างแรงจูงใจการใช้พลังงานทางเลือกหรือการดำเนินการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม



ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า ถึงแม้ว่าภาครัฐได้ผลักดันการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรางอย่างต่อเนื่อง โดยมีเป้าหมายที่จะให้การขนส่งทางรางเป็นรูปแบบหลักในการขนส่งสินค้า แต่ด้วยต้นทุนการขนส่งโดยรวมของการขนส่งทางรางในปัจจุบันยังไม่สามารถแข่งขันกับการขนส่งทางถนนได้ ทำให้ผู้ประกอบการไม่มีแรงจูงใจเพียงพอที่จะปรับเปลี่ยนมาใช้ในการขนส่งทางรางให้มากขึ้น รวมถึงความชัดเจนในการกำหนดแผนพัฒนาเพื่อให้เกิดการบูรณาการและเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ อย่างเป็นรูปธรรม การกำหนดแผนการพัฒนาการขนส่งสินค้าทางอากาศที่จะช่วยส่งเสริมการเพิ่มมูลค่าในโซ่อุปทาน และการขจัดข้อจำกัดหรือลดกลไกขั้นตอนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้สามารถตอบสนองความต้องการและบริบทการขนส่งและการค้าที่พัฒนาอย่างรวดเร็ว นอกจากนี้ การพัฒนาเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า โดยเฉพาะการขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศ ยังคงมีกฎระเบียบของหน่วยงานที่ควรได้รับการปรับปรุง

ให้สามารถดำเนินกระบวนการนำเข้า-ส่งออก การให้บริการในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ และการเชื่อมโยงกับระบบ NSW ให้ครบถ้วนทุกกระบวนการ

การพัฒนาบุคลากรและเทคโนโลยีโลจิสติกส์

จะต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาเนื้อหาหลักสูตรการเรียนการสอนที่สอดคล้องกับวิชาชีพด้านโลจิสติกส์โดยเฉพาะการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ รวมถึงการกำหนดมาตรการและแนวทางในการนำผลการวิจัยและพัฒนาด้านโลจิสติกส์ไปใช้ประโยชน์และต่อยอดในเชิงพาณิชย์ที่ชัดเจน

ส่งต่อสู่ “แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570”

จากความท้าทายที่ยังคงปรากฏอยู่ในระบบโลจิสติกส์ของประเทศที่จะต้องได้รับการพัฒนาต่อไป รวมถึงยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ได้กำหนดเป้าหมายการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ภายใต้แผนแม่บทในประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์) ไว้ดังนี้ (1) ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง และ (2) ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น นอกจากนี้ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 ได้กำหนดเป้าหมายการพัฒนา ในหมวดหมู่ที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์

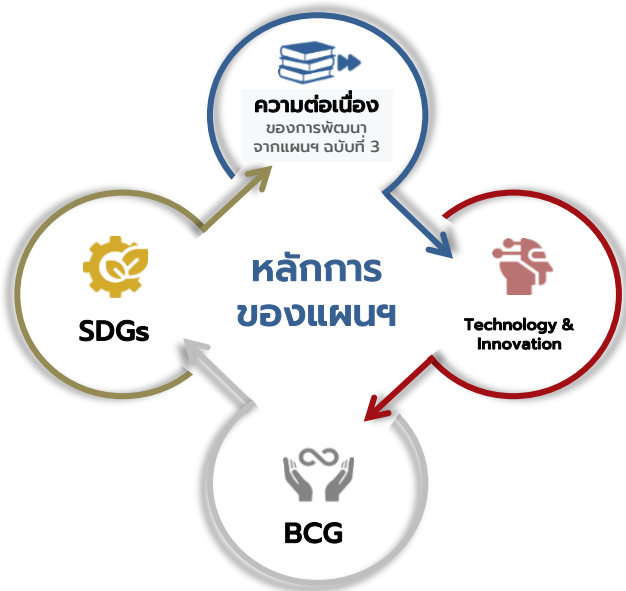


ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค ได้แก่ ไทยเป็นประตูและทางเชื่อมโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาค

ซึ่งจากเป้าหมายดังกล่าวได้ถ่ายทอดมาสู่การจัดทำ “แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570” เพื่อเป็นกลไกขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยที่จะตอบโต้ความท้าทายและบรรลุเป้าหมายข้างต้นได้ต่อไป

ปัจจุบัน แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570 (แผนปฏิบัติการฯ) ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2565 มีเป้าหมายให้ “ระบบโลจิสติกส์เป็นกลไกสำคัญในการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นประตูการค้าที่สำคัญในอนุภูมิภาคและภูมิภาค” โดยอาศัยหลักการและแนวคิด 4 ประการ ได้แก่

- (1) ความต่อเนื่องของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่ผ่านมาเพื่อนำไปสู่การกำหนดทิศทางการพัฒนาที่ต่อเนื่อง
- (2) การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ในกิจกรรมโลจิสติกส์อย่างครอบคลุมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการและการให้บริการด้านโลจิสติกส์ตลอดโซ่อุปทาน
- (3) การพัฒนาเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน และเศรษฐกิจสีเขียว (BCG) เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจควบคู่กับการรักษาความสมดุลระหว่างการอนุรักษ์และการใช้ประโยชน์จากฐานทรัพยากรธรรมชาติและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และ
- (4) เป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนของสหประชาชาติ (SDGs) เพื่อมุ่งเสริมสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับประชาชนทุกกลุ่ม



ภายใต้กรอบระยะเวลา 5 ปี ของแผนปฏิบัติการฯ ได้กำหนดเป้าหมายระดับแผนไว้ดังนี้ (1) สัดส่วนต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อ GDP ลดลง (2) สัดส่วนต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ต่อ GDP ลดลง (3) ประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศด้านพิธีการศุลกากรดีขึ้น และ (4) ประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศด้านสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจดีขึ้น และกำหนดแนวทางการพัฒนาเพื่อให้บรรลุเป้าหมายดังกล่าวไว้ ดังนี้

1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก



สร้างโครงข่ายการเชื่อมโยงการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ระหว่างท่าเรือ รถไฟ ถนน และท่าอากาศยานอย่างครอบคลุม เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ พื้นที่อุตสาหกรรม และด่านชายแดนสำคัญ พัฒนาศูนย์บริการ

โลจิสติกส์และปรับปรุงด่านชายแดนที่สำคัญ บริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและศูนย์บริการโลจิสติกส์ และส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีดิจิทัล

2) การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน



พัฒนาการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตร พัฒนาระบบนิเวศ (Ecosystem) ที่เหมาะสมต่อการเติบโตของผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรม และดำเนินการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

3) การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ



พัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลและใช้ประโยชน์จากระบบ NSW พัฒนาระบบการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ พัฒนาการอำนวยความสะดวกการขนส่ง สินค้าผ่านแดน และข้ามแดน ณ ประตูการค้าที่สำคัญ

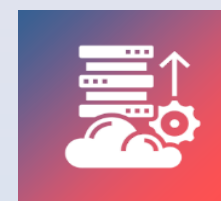
เร่งพัฒนาความร่วมมือและแก้ไขอุปสรรคการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และปรับปรุงและพัฒนากฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ เพื่อให้เป็นสากลและทันต่อสถานการณ์การพัฒนา

4) การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Providers: LSPs)



เสริมสร้างศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย และยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยสู่เวทีสากล

5) การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์



ส่งเสริมการวิจัยและนำผลงานวิจัยไปประยุกต์ใช้ในการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านโลจิสติกส์ที่ทันสมัยภายในประเทศ ส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรม

ในการพัฒนากิจกรรมโลจิสติกส์ พัฒนาศักยภาพด้านโลจิสติกส์และติดตามและประเมินผลการพัฒนาด้านโลจิสติกส์

การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการฯ สู่ไปดำเนินการ ตั้งแต่ระดับนโยบายจนถึงระดับปฏิบัติการ

เพื่อให้แผนปฏิบัติการฯ สามารถขับเคลื่อนการพัฒนา
ระบบโลจิสติกส์ของประเทศได้จริงและมีประสิทธิภาพ หน่วยงาน
ทั้งภาครัฐและเอกชนย่อมมีบทบาทสำคัญผ่านกลไกขับเคลื่อน
ตั้งแต่ระดับนโยบายจนถึงระดับปฏิบัติการ ดังนี้



ระดับนโยบาย

คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและ
บริการของประเทศ (กบส.) ซึ่งมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน
กรรมการ มีองค์ประกอบของคณะกรรมการจากรัฐมนตรีและ
ผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน และสำนักงาน
สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ทำหน้าที่
ฝ่ายเลขานุการ เป็นกลไกสำคัญในการกำหนดยุทธศาสตร์
ส่งเสริม และกำกับดูแลการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่ง
สินค้าและบริการของประเทศ และมีบทบาทเป็นหน่วยงาน
ระดับนโยบายในการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการฯ



ระดับการขับเคลื่อนแผน

สำหรับการขับเคลื่อนแผนในระดับปฏิบัติ สศช. มีบทบาทหน้าที่
บูรณาการร่วมกับหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชนซึ่งมี
หน้าที่เป็นหน่วยงานหลักและหน่วยงานสนับสนุนดำเนินการ
ตามภารกิจที่กำหนดไว้ในแผนปฏิบัติการฯ รวมถึงตามนโยบาย
ที่ กบส. มอบหมาย โดยมีหน่วยงานหลักที่จะดำเนินการตาม
แนวทางการพัฒนา ดังนี้



การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
และสิ่งอำนวยความสะดวก

กระทรวงคมนาคม



การยกระดับมาตรฐาน
และเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน

กระทรวงเกษตรและสหกรณ์
และกระทรวงอุตสาหกรรม



การพัฒนาพิธีการศุลกากร
กระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้อง
และการอำนวยความสะดวก
ในการขนส่งระหว่างประเทศ

กระทรวงการคลัง



การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการ
โลจิสติกส์ไทย (LSPs)

กระทรวงพาณิชย์



การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา
นวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร
และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์

กระทรวงการอุดมศึกษา
วิทยาศาสตร์ วิจัย
และนวัตกรรม
และกระทรวงแรงงาน



จากแนวทางการพัฒนาดังกล่าวจะช่วยผลักดันการบรรลุ
สู่เป้าหมายให้ต้นทุนการขนส่งและต้นทุนการเก็บรักษาสินค้า
คงคลังของผู้ประกอบการลดลง ในขณะที่ประสิทธิภาพระบบ
โลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (LPI) ทั้งทางด้านพิธีการศุลกากร
รวมถึงสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ดีขึ้น นอกจากนี้
การดำเนินการตามแนวทางพัฒนาต่าง ๆ นั้น ยังส่งผลต่อ
การกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคโดยเกิดฐานการผลิตและ
บริการในพื้นที่จากการเชื่อมโยงกิจกรรมทางเศรษฐกิจกับพื้นที่
เศรษฐกิจอื่นทั้งของไทยและประเทศในภูมิภาค เกิดการยกระดับ
รายได้และคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ รวมถึงเสริมสร้าง
ความมั่นคงพื้นที่บริเวณชายแดนจากการยกระดับมาตรฐาน
และเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทานและการพัฒนาการอำนวยความสะดวก
ในการขนส่งระหว่างประเทศ ช่วยสนับสนุนขีดความสามารถ
ในการแข่งขันของประเทศในภาพรวม

สามารถดูรายละเอียด
แผนปฏิบัติการฯ
เพิ่มเติมได้ที่



nesdc.go.th



ในการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการ ด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570

โดย สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.)



การค้าระหว่างประเทศและการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ มีบทบาทสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศให้เติบโตอย่างต่อเนื่อง เกิดการจ้างงาน รวมถึงกำลังซื้อและการบริโภคของประชาชนเติบโตขึ้นส่งผลให้ภาครัฐสามารถจัดเก็บรายได้ได้มากขึ้นเพื่อเป็นงบประมาณสำหรับการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก และระบบบริการสาธารณะให้มีความทันสมัยและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดียิ่งขึ้น

ทั้งนี้ การเติบโตของการค้าระหว่างประเทศและการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศเกิดจากปัจจัยที่สำคัญคือ การยกระดับประสิทธิภาพและการลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของประเทศ ตลอดจนการอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อให้ผู้ประกอบการมีขีดความสามารถในการแข่งขันและเป็นส่วนหนึ่งของโซ่อุปทานโลก ซึ่งประเทศไทยได้พัฒนากระบวนการภายในประเทศจนทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ (Logistics Cost per GDP) ลดลงจากประมาณร้อยละ 19 ในอดีตเป็นร้อยละ 13-14 ในปัจจุบัน และด้วยการพัฒนาต่าง ๆ ที่ดำเนินการอยู่ นั้นจะสามารถทำให้ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยสามารถเทียบเคียงกับประเทศพัฒนาแล้วได้ในอนาคตอันใกล้

อย่างไรก็ดี สถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 และความขัดแย้งทางการเมืองระหว่างประเทศในปัจจุบัน ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงและความท้าทายอย่างมีนัยสำคัญต่อการค้าและระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ กล่าวคือภาคธุรกิจจำเป็นต้องปรับปรุงคุณภาพการบริการให้ดียิ่งขึ้น เพื่อรักษาความสามารถในการแข่งขันและความยั่งยืนของกิจการ โดยมีปัจจัยกระตุ้นและแนวคิดที่สำคัญ คือ

1) การปรับตัวกิจกรรมการซื้อสินค้าของผู้บริโภค

จากหน้าร้านสู่ออนไลน์และกำลังซื้อที่ลดลงซึ่งเป็นผลจากอัตราเงินเฟ้อทั่วโลกที่ปรับสูงขึ้นจากร้อยละ 4.7 ในปี 2021 เป็นร้อยละ 8.8 ในปี 2022 แม้ว่ากองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ประเมินการว่าอัตราเงินเฟ้อจะเริ่มลดลงเป็นร้อยละ 6.5 และ 4.1 ในปี 2023 และ 2024 ตามลำดับ การปรับตัวกิจกรรมของผู้บริโภคเพื่อรับมือกับการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจดังกล่าวเป็นแรงกดดันต่อผู้ประกอบการให้ต้องเร่งพัฒนากระบวนการโลจิสติกส์ทั้งภายในองค์กรและภายนอกองค์กรโดยเฉพาะการจัดส่งสินค้าเพื่อให้สามารถตอบสนองความต้องการที่เปลี่ยนแปลงไปของผู้บริโภค ในขณะเดียวกันต้องควบคุมต้นทุนให้อยู่ในระดับที่แข่งขันได้ โดยทางเลือกที่ปฏิบัติกันโดยทั่วไปคือ การแยกระบบบริหารจัดการสินค้าที่ขายในช่องทางปกติและช่องทางออนไลน์ออกจากกัน รวมถึงการใช้ระบบบริหารจัดการที่ทันสมัยเข้ามาสนับสนุนและการเลือกใช้ใช้บริการจากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ภายนอก (Outsource) สำหรับช่องทางการค้าออนไลน์



2) วิกฤติการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่าง

สถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 สะท้อนปัญหาความไม่เพียงพอและการขาดประสิทธิภาพในการให้บริการของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ อาทิ การให้บริการท่าเรือบก และการขนส่งสินค้าเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือและแหล่งสินค้า ซึ่งก่อให้เกิดคอขวดในกระบวนการขนส่งสินค้าทั่วโลก และเป็นแรงกดดันต่อภาครัฐของทุกประเทศในการลงทุนอย่างมหาศาลเพื่อยกระดับโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งในประเทศให้เพียงพอ รวมถึงสามารถรองรับยานพาหนะที่มีขนาดใหญ่ขึ้นและปริมาณสินค้าที่เพิ่มขึ้นตามขนาดยานพาหนะนั้นๆ ให้ทำการขนถ่ายและกระจายสินค้าได้ในเวลาอันรวดเร็ว ทั้งนี้ รายละเอียดของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นประตูกำแพงสำคัญจำเป็นต้องสอดคล้องกับทิศทางของภาคธุรกิจในปัจจุบัน ดังนั้น การทำงานอย่างใกล้ชิดระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนในการออกแบบโครงข่ายและกระบวนการ การเลือกใช้เทคโนโลยี และรูปแบบการบริหารจัดการทางธุรกิจจึงเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่ง



3) วิกฤติการขนส่งสินค้าทางทะเล ซึ่งเป็นรูปแบบ

การขนส่งหลักในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ทำให้ผู้ส่งออกไทยรายใหญ่ทดลองพัฒนาเส้นทางขนส่งทางเลือก แต่ยังคงพบปัญหาและต้องการการสนับสนุนจากภาครัฐเพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์ได้เต็มที่ในการขนส่งหลักไม่พร้อมให้บริการ อาทิ การส่งเสริมให้สายการบินมีการลงทุนเพื่อเพิ่มปริมาณระวางการขนส่งสินค้าด้วยเครื่องบินบรรทุกสินค้า (Freighter) และการเปิดให้บริการในเส้นทางบินประจำ (Liner Service) ให้มากขึ้น รวมถึงการเร่งรัดการดำเนินการทางกฎหมายเพื่ออนุญาตให้ภาคเอกชนสามารถลงทุนในหัวรถจักรและแคว่รถไฟเพื่อให้บริการขนส่งสินค้าบนโครงสร้างพื้นฐานทางรางของภาครัฐ และเร่งเจรจากับ สปป.ลาว และประเทศจีน เพื่อให้สินค้าไทยสามารถใช้ประโยชน์จากเส้นทางรถไฟระหว่าง ไทย-ลาว-จีน เชื่อมต่อไปยังเอเชียกลาง รัสเซีย และ ยุโรป เพื่อเป็นทางเลือกให้กับผู้ส่งออกและผู้นำเข้าของไทยในระยะยาว



4) การพัฒนาและลงทุนในยานพาหนะและอุปกรณ์

ขนถ่ายอัตโนมัติ เพื่อลดการพึ่งพาแรงงานในกิจกรรมโลจิสติกส์ และลดความเสี่ยงจากภัยพิบัติด้านสาธารณสุขที่ก่อให้เกิดการชะงักงันของการปฏิบัติงานด้านโลจิสติกส์ โดยเฉพาะในระบบการจัดเก็บและคัดแยกสินค้า การขนถ่ายและยกขนสินค้า รวมถึงการใช้ยานพาหนะไร้คนขับและโดรนขนส่งสินค้าทางอากาศ ซึ่งคาดว่าจะมีการใช้งานอย่างแพร่หลายในอนาคต ดังนั้น จึงจำเป็นต้องเตรียมการรองรับทั้งด้านการลงทุนและการกำกับดูแลทางเทคโนโลยี การออกแบบเส้นทางและโครงข่ายการจราจร ตลอดจนการบังคับใช้กฎหมายให้สอดคล้องกับเทคโนโลยี



5) การพัฒนาระบบดิจิทัลโลจิสติกส์ เพื่อให้สามารถ

ติดตามสถานการณ์และยกระดับการทำงานให้ยืดหยุ่นตลอดโซ่อุปทาน โดยผู้ประกอบการสามารถเชื่อมต่ออุปกรณ์จัดเก็บและขนถ่ายสินค้า ยานพาหนะ และเครื่องจักรในกระบวนการผลิตด้วยโครงข่ายโทรคมนาคมเทคโนโลยี 5G ผ่านการเชื่อมต่อในรูปแบบ Internet of Things (IoT) เพื่อให้กระบวนการทำงานทั้งหมดดำเนินการด้วยระบบปฏิบัติการ (Operating System) และประมวลผลด้วย Artificial Intelligence (AI) เพื่อให้สามารถสั่งการผ่าน Cloud Computing ด้วยอุปกรณ์ได้จากทุกแห่ง สามารถยกระดับประสิทธิภาพในการส่งต่อข้อมูลระหว่างสมาชิกในโซ่อุปทานได้แบบทันทีทันใด ส่งผลให้สมาชิกสามารถปรับปรุงกระบวนการและแก้ไขปัญหาด้านโลจิสติกส์ตลอดโซ่อุปทาน

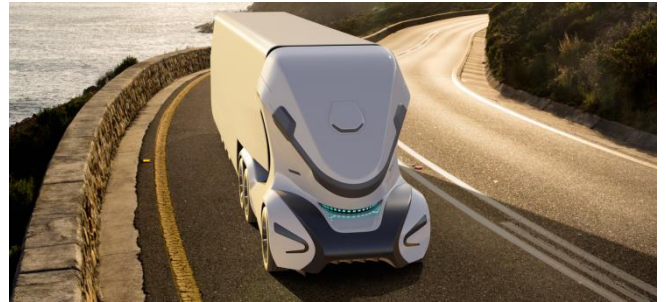


ได้อย่างทันท่วงที และตอบสนองความต้องการลูกค้าและผู้บริโภคได้ดียิ่งขึ้น นอกจากนี้ ระบบดังกล่าวสามารถเก็บรวบรวมข้อมูลระดับมหภาคสำหรับการกำหนดนโยบายและมาตรการระดับประเทศซึ่งอยู่บนพื้นฐานข้อมูลที่ถูกต้อง ดังนั้น จึงมีความจำเป็นที่ภาครัฐและภาคเอกชน โดยเฉพาะผู้พัฒนาระบบและฐานข้อมูล จะต้องร่วมมือกันกำหนดมาตรฐานธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการโลจิสติกส์ทั้งหมด เพื่อให้การพัฒนาซอฟต์แวร์และระบบปฏิบัติการในแต่ละส่วนสามารถเชื่อมต่อและแลกเปลี่ยนข้อมูลร่วมกันได้อย่างสมบูรณ์

6) การพัฒนาระบบการโลจิสติกส์เพื่อความยั่งยืน สามารถตอบสนองนโยบาย Bio, Circular and Green (BCG) Economy และมาตรการของประเทศคู่ค้า อาทิ Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) ของสหภาพยุโรป ซึ่งผู้ประกอบการภาคการผลิตของไทยอยู่ระหว่างปรับเปลี่ยนการใช้อุปกรณ์ขนถ่ายและยานยนต์ไฟฟ้าในสถานประกอบการ ในขณะที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์และสายเดินเรือระหว่างประเทศอยู่ระหว่างพัฒนายานพาหนะเทคโนโลยี และการใช้พลังงาน เพื่อก้าวไปสู่ Decarbonization-Oriented Operation พร้อมทั้งคาดหวังให้ภาครัฐเร่งพัฒนาความพร้อมระบบนิเวศน์ (Ecosystem) ของระบบโลจิสติกส์ประเทศไทยให้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม อาทิ การเร่งรัดโครงการท่าเรือสีเขียวในท่าเรือหลักของประเทศ การเพิ่มจำนวนท่าเรือบก



และสัดส่วนของการขนส่งทางน้ำชายฝั่งและระบบรางเข้าสู่ท่าเรือ เพื่อลดสัดส่วนการขนส่งทางถนน การสนับสนุนงบประมาณหรือสิทธิประโยชน์ทางภาษีให้กับภาคเอกชนทั้งเจ้าของสินค้าและผู้ประกอบการขนส่งสำหรับการลงทุนยานยนต์ไฟฟ้า ตลอดจนการสนับสนุนกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ในการพัฒนายานยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายในประสิทธิภาพสูง (High Performance Internal Combustion Engine) ซึ่งมีการปล่อยไอเสียต่ำ เพื่อเป็นทางเลือกให้กับผู้ประกอบการขนส่งได้ใช้ยานยนต์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้นในช่วงการเปลี่ยนผ่านไปสู่นานยนต์ไฟฟ้าอย่างเต็มรูปแบบ



7) ภาคเอกชนมีข้อเรียกร้องต่อภาครัฐในการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมโลจิสติกส์

การขนส่งสินค้า การขออนุญาตส่งออกนำเข้าและพิธีการศุลกากร และผ่อนคลายกฎหมายที่อาจไม่จำเป็น โดยมุ่งหมายให้เกิดการอำนวยความสะดวกทางการค้า อาทิ การขออนุญาตถ่ายลำสินค้าเพื่อให้เกิดการถ่ายลำสินค้าโดยเรือแม่ ณ ท่าเรือแหลมฉบัง และมีเรือแม่เข้าเทียบท่าเพื่อเพิ่มบริการ Direct Service ของสายเรือซึ่งมีค่าระวางขนส่งสินค้าต่ำกว่าการใช้บริการผ่านเรือ Feeder ประมาณ 200 USD/TEU ทำให้เพิ่มปริมาณระวางเรือขนส่งสินค้า และเพิ่มโอกาสในการนำเข้าตู้คอนเทนเนอร์เปล่าคุณภาพดีมาใช้บรรจุสินค้าส่งออกได้มากขึ้น รวมถึงการพิจารณาแนวปฏิบัติ



ให้เกิดความเป็นธรรมในการทำสัญญาใช้บริการโลจิสติกส์ระหว่างผู้ประกอบการรายใหญ่และรายย่อยเพื่อป้องกันการใช้อำนาจต่อรองที่เหนือกว่าอย่างไม่เป็นธรรม พร้อมกับเร่งพัฒนาระบบการขออนุญาตทางอิเล็กทรอนิกส์ให้เป็น Single Submission ผ่านระบบ National Single Window (NSW)

กล่าวได้ว่าประเด็นการพัฒนาาระบบนิเวศด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยต้องดำเนินการร่วมกันทั้งภาครัฐและภาคเอกชน

โดยภาคเอกชนจะมีบทบาทในการลงทุนและพัฒนากระบวนการภายในองค์กรและอุตสาหกรรมตามความต้องการของตลาดและทิศทางของอุตสาหกรรม รวมกลุ่มและมีส่วนร่วมกับภาครัฐในโครงการลงทุนที่สำคัญ ตลอดจนให้ข้อคิดเห็นที่จำเป็นต่อการกำหนดนโยบายเพื่อพัฒนาระบบนิเวศด้านโลจิสติกส์ต่อภาครัฐ ซึ่งในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกทางการค้าตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 1-3 ที่ผ่านมามีเกิดจากความร่วมแรงร่วมใจของภาครัฐและเอกชน รวมถึงการรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่เกี่ยวข้องในการดำเนินแผนงานโครงการให้สอดคล้องกับความต้องการทางธุรกิจ และในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570 ภาคเอกชนได้มีส่วนร่วมในการให้ความเห็นต่อการจัดทำแผนผ่านการประชุมอย่างเป็นทางการ อาทิ การประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) และคณะกรรมการที่เกี่ยวข้อง รวมถึงในการประชุมคณะกรรมการภายใต้หน่วยงานภาคเอกชนและภาครัฐ อาทิ การประชุมคณะกรรมการ Global Value Chain and Trade Facilitation (สภาผู้ส่งออกทางเรือแห่งประเทศไทย) คณะกรรมการพัฒนาโลจิสติกส์ (สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย) คณะกรรมการอาเซียนและโลจิสติกส์ (สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย) ตลอดจนการประชุมกลุ่มย่อยและการประชุมทางวิชาการต่าง ๆ ซึ่งดำเนินการโดยหน่วยงานต่าง ๆ ทำให้แผนปฏิบัติการฯ มีแนวทางการพัฒนาที่สอดคล้องกับทิศทางและความต้องการของภาคเอกชน และสามารถสนับสนุนการดำเนินงานร่วมกันระหว่างภาครัฐและเอกชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีเป้าหมายที่สำคัญคือการให้ภาคเอกชนมีศักยภาพและมีความสามารถในการแข่งขันกับคู่แข่งในตลาดโลก และเป็นการดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศให้เศรษฐกิจของไทยสามารถเติบโตได้อย่างต่อเนื่องและยั่งยืน





กรม.ไฟเขียว แผนโลจิสติกส์ 5 ปี ลดต้นทุนขนส่งต่อจีดีพี 5% (ประชาชาติ) ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) เมื่อวันที่ 13 ธ.ค. 65 เห็นชอบแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570 มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ระบบโลจิสติกส์เป็นกลไกสำคัญในการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นประเทศการค้าที่สำคัญในอนุภูมิภาค และภูมิภาค โดยขับเคลื่อนผ่าน 5 แนวทางการพัฒนา ได้แก่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ การพัฒนาศักยภาพ LSPs และการส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์ โดยมีเป้าหมายสำคัญในการลดสัดส่วนต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อ GDP ลงเหลือร้อยละ 5 ต่อปี



พณ.ใช้รถไฟไทย-ลาว-จีน ดันส่งออกสินค้าเกษตร (อินโฟเควสท์) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์หารือเรื่องระบบการบริหารจุดตรวจปล่อย CIQ (Customs Immigration Quarantine) และการขนส่งสินค้าเกษตรจากไทยผ่านลาวไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนด้วยระบบขนส่งทางรถไฟ ร่วมกับ MR.LIU JINXIN ประธานสถาบันวิจัยคุณหมิง (SSILR) นายสุวิทย์ รตินจินดา ประธานสมาพันธ์ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย และคณะผู้ให้บริการโลจิสติกส์จากสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยเห็นพ้องร่วมกันในการเพิ่มขบวนรถไฟ การทำระบบการจองขบวนรถไฟจากจีน และการพัฒนาระบบ CIQ ทั้งนี้ บริษัทจากสาธารณรัฐประชาชนจีนมีความต้องการนำเข้าสินค้าเกษตรกว่า 1 แสนตัน โดยเฉพาะปลาแช่แข็ง ซึ่งกระทรวงเกษตรฯ มีความพร้อมด้านการประมง จึงเป็นโอกาสสำคัญที่จะขยายการส่งออกสินค้าประมงของไทยไปตลาดจีนซึ่งเป็นตลาดใหญ่



เปิดด่านพรมแดนแม่สอด-เมียวดี หลังปิดมา 3 ปี บรรยากาสกลับมาคึกคัก (ข่าวสดออนไลน์) นายสมชัย กิจเจริญรุ่งโรจน์ ผวจ.ตาก และนาย อู โซ ตัน ผวจ.เมียวดี สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา พร้อมข้าราชการประจำด่านพรมแดนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ร่วมกันเปิดประตูด่านพรมแดนของทั้งสองประเทศหลังมีการปิดสะพานมิตรภาพไทย-เมียนมา แห่งที่ 1 นานกว่า 3 ปี จากสถานการณ์โควิดและจากสถานการณ์ภายในของเมียนมา จนทำให้การค้าบริเวณด่านพรมแดนแม่สอดและด่านพรมแดนเมียวดีซบเซาลง ทั้งนี้ ภายหลังเปิดด่านพรมแดนได้เริ่มมีนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศเดินทางข้ามพรมแดน โดยคาดว่าจะการเปิดใช้สะพานดังกล่าวจะสามารถเพิ่มมูลค่าการค้าและการลงทุนระหว่างสองประเทศ และทำให้เศรษฐกิจในพื้นที่แนวชายแดนทั้งสองประเทศกลับมาคึกคักได้อีกครั้ง

ข่าวสารต่างประเทศ



DHL มุ่งให้บริการ GoGreen Plus ในการจัดส่งไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์ทางถนนสู่เป้าหมาย Net-Zero ในปี 2050

(DHL) เมื่อวันที่ 31 ต.ค. 2565 DHL บริษัทจัดส่งไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์สัญชาติเนเธอร์แลนด์ ดำเนินการให้บริการ GoGreen Plus ในการจัดส่งไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์ทางถนนด้วยการใช้รถบรรทุกไฟฟ้าและรถบรรทุกที่ใช้เชื้อเพลิงหมุนเวียน อาทิ ก๊าซชีวภาพ (Biogas) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์บนท้องถนน โดยคาดว่าจะภายในปี 2030 จะใช้งบประมาณกว่า 7 พันล้านยูโรในการจัดซื้อรถบรรทุกไฟฟ้ากว่า 80,000 คัน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 60 ของจำนวนรถบรรทุกทั้งหมด ทั้งนี้ DHL มีเป้าหมายในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ (Net Zero Emission) ในปี 2050



เครือข่ายบริการรับบริจาคอวัยวะเพื่อการปลูกถ่ายอวัยวะทดแทนการปลูกถ่ายอวัยวะในพื้นที่ตอนใต้ของรัฐเท็กซัส

(The Herald-Zeitung) เมื่อวันที่ 15 พ.ย. 2565 เครือข่ายบริการรับบริจาคอวัยวะเพื่อการปลูกถ่ายอวัยวะ Texas Organ Sharing Alliance และ LifeGift ในเมือง Houston และ Oklahoma City รัฐเท็กซัส ร่วมกับมหาวิทยาลัย Texas Tech และ บริษัท 2THEDGE ที่ปรึกษาชั้นนำด้านเทคโนโลยีของสหรัฐอเมริกา ทดสอบการพัฒนาโดรนส่งอวัยวะไปยังผู้ที่รอรับการบริจาคในเมือง Lubbock, Oklahoma City และ San Antonio รวมระยะทาง 821 ไมล์ ทั้งนี้ การพัฒนาการขนส่งดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดระยะเวลาการขนส่ง รวมถึงให้สามารถเข้าถึงพื้นที่ชนบททางตอนใต้ของรัฐเท็กซัส ซึ่งเป็นหนึ่งในปัจจัยสนับสนุนการดำเนินงานบริจาคและปลูกถ่ายอวัยวะให้เกิดประสิทธิภาพยิ่งขึ้น



ASEAN และอินเดียร่วมขับเคลื่อนโครงการทางหลวงสามฝ่ายอินเดียน-เมียนมา-ไทย (India Myanmar Thailand Trilateral Highway)

(India Narrative) เมื่อวันที่ 12 พ.ย. 2565 ในการประชุมสุดยอดอาเซียน-อินเดีย ครั้งที่ 19 ประเทศอาเซียนและอินเดียนำถึงความมุ่งมั่นที่จะขับเคลื่อนการขยายความเชื่อมโยงด้านการคมนาคมขนส่ง โดยเฉพาะโครงการทางหลวงสามฝ่ายอินเดียน-เมียนมา-ไทย (India-Myanmar-Thailand Trilateral Highway) ระยะทางรวม 1,360 กม. เชื่อมต่อเมืองโมเรห์ (Moreh) ประเทศอินเดียนกับอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ประเทศไทยผ่านสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา โดยปัจจุบันประเทศอินเดียนอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างทางหลวงผ่านเมียนมา เส้นทาง Kalewa-Yagyi ระยะทาง 120 กม. และเส้นทาง Tamu-Kalemyo-Kalewa ระยะทาง 149.7 กม.

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570

คณะรัฐมนตรีได้พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570 เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2565 ซึ่งมีฐานะเป็นแผนระดับที่ 3 โดยจะเป็นกลไกในการถ่ายทอดเป้าหมายแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติที่เกี่ยวข้องไปสู่การปฏิบัติในช่วง 5 ปีที่สองของยุทธศาสตร์ชาติ โดยแผนปฏิบัติการฯ มีเป้าหมาย “เพื่อให้ระบบโลจิสติกส์เป็นกลไกสำคัญในการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นประตูการค้าที่สำคัญในอนุภูมิภาคและภูมิภาค” ประกอบด้วย 5 แนวทางพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ประกอบด้วย 1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก 2) การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน 3) การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ 4) การพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย และ 5) การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์



การศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย

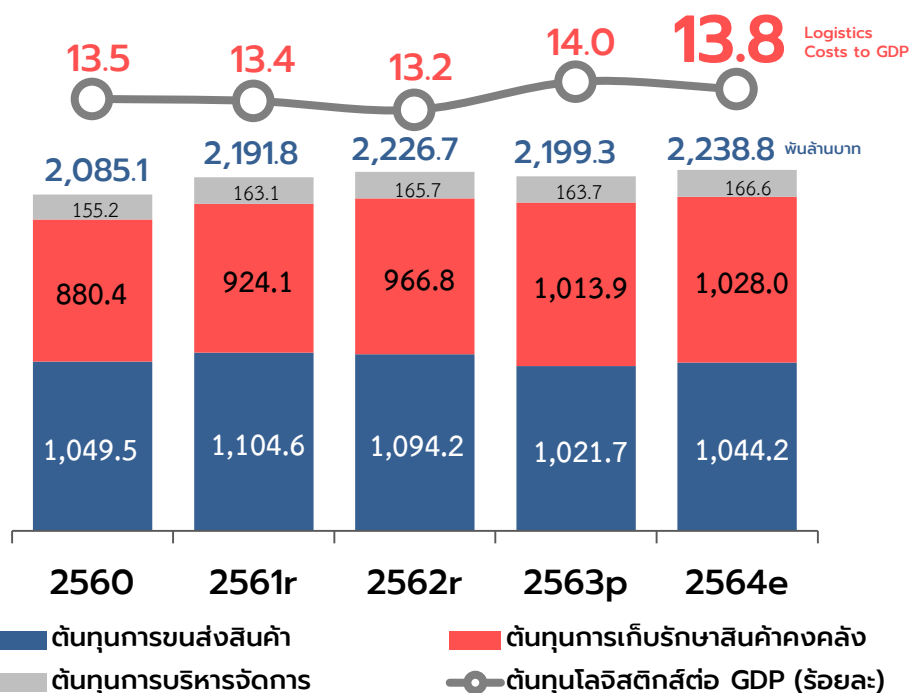
สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (กลจ.) ร่วมกับมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ โดยสำนักงานศูนย์วิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และบริษัท อินทีเกรเทด เอนจิเนียริ่งคอนซัลแทนท์ จำกัด จัดทำโครงการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย โดยในช่วงที่ผ่านมาได้มีการลงพื้นที่จัดกิจกรรมสัมมนาและประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) รวมทั้งศึกษาดูงานในพื้นที่ภูมิภาคต่าง ๆ อาทิ จ.ตาก จ.นครพนม จ.มุกดาหาร จ.เชียงราย จ.หนองคาย เพื่อรับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ข้อเสนอแนะจากหน่วยงานภาคต่าง ๆ ที่ได้รับผลกระทบและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่ ตลอดจนนำมาใช้เป็นข้อมูลประกอบการพัฒนาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้สามารถเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทยให้ดียิ่งขึ้น



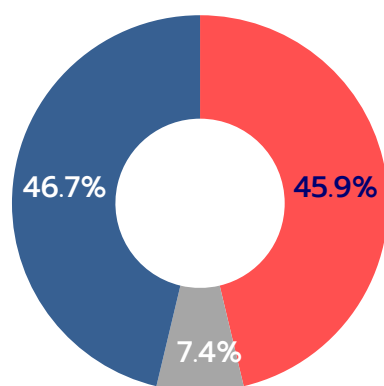
สถิติด้านโลจิสติกส์ไทย

	Q4/64	Q1/65	Q2/65	Q3/65	Q4/65	Trend
มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ	4,709,609	4,868,098	5,300,427	5,503,894	4,986,886	
ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรม	100.17	105.26	95.79	97.75	94.93	
ดัชนีการส่งสินค้า	101.98	103.68	97.79	99.79	97.20	
ดัชนีสินค้าสำเร็จรูปคงคลัง	144.00	139.38	134.29	139.35	135.16	
ดัชนีอัตราส่วนสินค้าสำเร็จรูปคงคลัง	148.88	138.19	148.77	148.21	135.39	
Baltic Dry index	3,498	2,041	2,530	1,662	1,517	
Gasohol 95	28.43	32.76	39.15	35.78	34.12	
Diesel	29.99	29.99	32.14	35.00	34.86	
NGV	15.62	15.59	15.59	15.92	16.92	

LOGISTICS SNAPSHOT 2021



โครงสร้างมูลค่าต้นทุน โลจิสติกส์



สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP

13.8

- 0.2% ▼

สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปี 2564 มีแนวโน้มลดลง โดย GDP มีอัตราการเติบโตเพิ่มขึ้น มากกว่ามูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ ส่วนหนึ่งจากสถานการณ์ COVID-19 ที่เริ่มผ่อนคลาย ทำให้ภาคท่องเที่ยวและบริการกลับมาฟื้นตัว

มูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์

2,238.8

พันล้านบาท + 1.8% ▲

มูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ ปี 2564 คาดว่าขยายตัวเพิ่มขึ้น เป็นไปในทิศทางเดียวกันกับการขยายตัวของกิจกรรมเศรษฐกิจภายในประเทศ จากการผ่อนคลายมาตรการด้าน COVID-19

อ้างอิง

ส่วนที่ 1 การขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์ของไทย ด้วยแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2565).
แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย
พ.ศ.2566-2570 (ฉบับเผยแพร่). สืบค้นเมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2566.
จาก [https://www.nesdc.go.th/download/document/
logistic/Thailand%20Logistics%20Action%20Plan%202023-
2027%20\(Public%20Version\).pdf](https://www.nesdc.go.th/download/document/logistic/Thailand%20Logistics%20Action%20Plan%202023-2027%20(Public%20Version).pdf)

ส่วนที่ 3 ข่าวสารโลจิสติกส์

ประชาชาติธุรกิจ. (2565). *กรม.ไฟเขียว แผนโลจิสติกส์ไทย 5 ปี ลดต้นทุน
ขนส่งต่อจีดีพี 5%.* สืบค้นเมื่อวันที่ 16 ม.ค. 65 จาก
<https://www.prachachat.net/politics/news-1147620>

สำนักข่าวอินโฟเควสท์. (2565). *เส้นทางโอกาส! หนุนรถไฟไทย-ลาว-จีน
ดันส่งออกสินค้าเกษตร.* สืบค้นเมื่อวันที่ 16 ม.ค. 65 จาก
<https://www.ryt9.com/s/iq03/3383431>

ข่าวสดออนไลน์. (2566). *เปิดด่านพรมแดน แม่สอด-เมียวดี หลังปิดมา
3 ปี บรรยายากกลับมามีคึกคัก.* สืบค้นเมื่อวันที่ 23 ม.ค. 65 จาก
[https://www.khaosod.co.th/around-
thailand/news_7455276](https://www.khaosod.co.th/around-thailand/news_7455276)

GOGREEN PLUS GREEN LIGHT FOR A GREEN FUTURE. (2022, 31
October). DHL. [https://dhl-freight-connections.com/wp-
content/themes/dhl-freight/template-pages/landingpage-
img/DHL-Freight-GoGreen-Flyer.pdf](https://dhl-freight-connections.com/wp-content/themes/dhl-freight/template-pages/landingpage-img/DHL-Freight-GoGreen-Flyer.pdf)

Steve Knight . *Drone transport of organs, blood part of test to
streamline delivery* (2022, 24 November). The Herald-
Zeitung. [https://herald-
zeitung.com/community_alert/drone-transport-of-organs-
blood-part-of-test-to-streamline-
delivery/article_a9d590f6-6b53-11ed-915e-
336a242fa88c.html](https://herald-zeitung.com/community_alert/drone-transport-of-organs-blood-part-of-test-to-streamline-delivery/article_a9d590f6-6b53-11ed-915e-336a242fa88c.html)

Ateet Sharma. *India and ASEAN vow to link Northeast with
Southeast Asia.* (2022, 12 November). India Narrative.
[https://www.indianarrative.com/world-news/in-cambodia-
india-and-asean-vow-to-link-northeast-with-southeast-asia-
71285.html](https://www.indianarrative.com/world-news/in-cambodia-india-and-asean-vow-to-link-northeast-with-southeast-asia-71285.html)

ส่วนที่ 4 สถิติด้านโลจิสติกส์ไทย

Investing.com. (2022). Baltic Dry Index (BADI). Retrieved
January 11, 2023 from
[https://www.investing.com/indices/baltic-dry-historical-
data](https://www.investing.com/indices/baltic-dry-historical-data)

กระทรวงพาณิชย์. (2565). *มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ.* สืบค้นเมื่อ
วันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2566. จาก
<https://tradereport.moc.go.th/TradeThai.aspx>

สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน. (2565). *ราคา
ขายปลีก NGV.* สืบค้นเมื่อวันที่ 11 มกราคม 2566. จาก
[http://www.eppo.go.th/index.php/th/petroleum/price/ngv-
price-unit](http://www.eppo.go.th/index.php/th/petroleum/price/ngv-price-unit)

สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน. (2565).
ราคาปิโตรเลียม. สืบค้นเมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2566. จาก
[https://www.eppo.go.th/index.php/th/energy-
information/static-energy/price-
petroleum?orders\[publishUp\]=publishUp&issearch=1](https://www.eppo.go.th/index.php/th/energy-information/static-energy/price-petroleum?orders[publishUp]=publishUp&issearch=1)

สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (สศอ.). (2565).ดัชนีอุตสาหกรรม (e-
Index). สืบค้นเมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2566. จาก
[https://indexes.oie.go.th/manufacturingProductionIndex03
.aspx](https://indexes.oie.go.th/manufacturingProductionIndex03.aspx)

ส่วนที่ 5 LOGISTICS SNAPSHOT 2021

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2565).
รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี 2564.
สืบค้นเมื่อวันที่ 19 มกราคม 2566. จาก
https://www.nesdc.go.th/ewt_dl_link.php?nid=12898



กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.

962 ถนนกรุงเกษม แขวงวัดโสมนัส เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพฯ 10100

Website: www.nesdc.go.th Email: Logistic@nesdc.go.th

โทรศัพท์: 02-280-4085 ต่อ 5712, 5716